



**Autorité environnementale**

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur l’aménagement de l’échangeur n°8 de l’A13  
à Chapet (78)**

**n°Ae : 2026-013**

Avis délibéré n° 2026-013 adopté lors de la séance du 23 avril 2026

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 23 avril 2026 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de l'échangeur n°8 de l'A13 à Chapet (78).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Noël Jouteur, Thierry Laffont, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Patricia Valma, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Laure Tourjansky, Eric Vindimian.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Yvelines, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 23 février 2026.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 23 février 2026:

- le préfet des Yvelines, qui a transmis une contribution du 24 mars 2026,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France, qui a transmis une contribution du 1<sup>er</sup> avril 2026,

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 23 février 2026, la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Sur le rapport de Laurent Michel et de Caroll Gardet, qui se sont rendus sur site le 2 avril 2026, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19. Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

# Synthèse de l'avis

La société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN) prévoit d'aménager la bretelle d'entrée sur l'A13, en direction de Paris, de l'échangeur n°8 situé à Chapet dans les Yvelines (78). Le projet consiste à l'allonger pour faciliter l'insertion des véhicules entrant sur l'autoroute, l'actuelle bretelle étant considérée comme trop courte et posant des problèmes de sécurité. Le coût des travaux est estimé à 3,2 M€ HT dont 0,13 M€ pour les mesures environnementales (hors études). La durée prévisionnelle du chantier est de douze mois en vue d'une mise en service à l'automne 2027.

Les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur les milieux naturels (habitats naturels affectés par le projet) et l'eau (traitement des eaux de ruissellement, prise en compte du Ru d'Orgeval et de la zone d'inondation contrôlée présente à proximité du site).

L'évaluation environnementale est bien structurée, lisible et de bonne qualité. La variante choisie a été retenue après des études approfondies intégrant l'ensemble des enjeux environnementaux (bruit, émissions atmosphériques, limitations des incidences sur le cours d'eau et les milieux naturels), et est celle de moindre impact. Le parti choisi évite les incidences sur le Ru d'Orgeval ; les incidences en termes de bruit et pollutions atmosphériques sont nulles, voire légèrement positives.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur la présentation des émissions de gaz à effet de serre du chantier, sur l'établissement d'un bilan en matière d'évolution des espaces végétalisés sur le talus autoroutier et sur la recherche de mesures complémentaires en faveur des oiseaux et des chauves-souris à mettre en œuvre plus près du site du projet.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

La société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN) prévoit de réaménager la bretelle d'entrée en direction de Paris, sur l'autoroute A13 de l'échangeur n°8 situé à Chapet dans les Yvelines (78). Le projet consiste à l'allonger pour faciliter l'insertion des véhicules, en diminuant l'écart de vitesse entre les véhicules circulant sur l'autoroute et ceux cherchant à s'y insérer, l'actuelle bretelle étant considérée comme trop courte et posant des problèmes de sécurité.

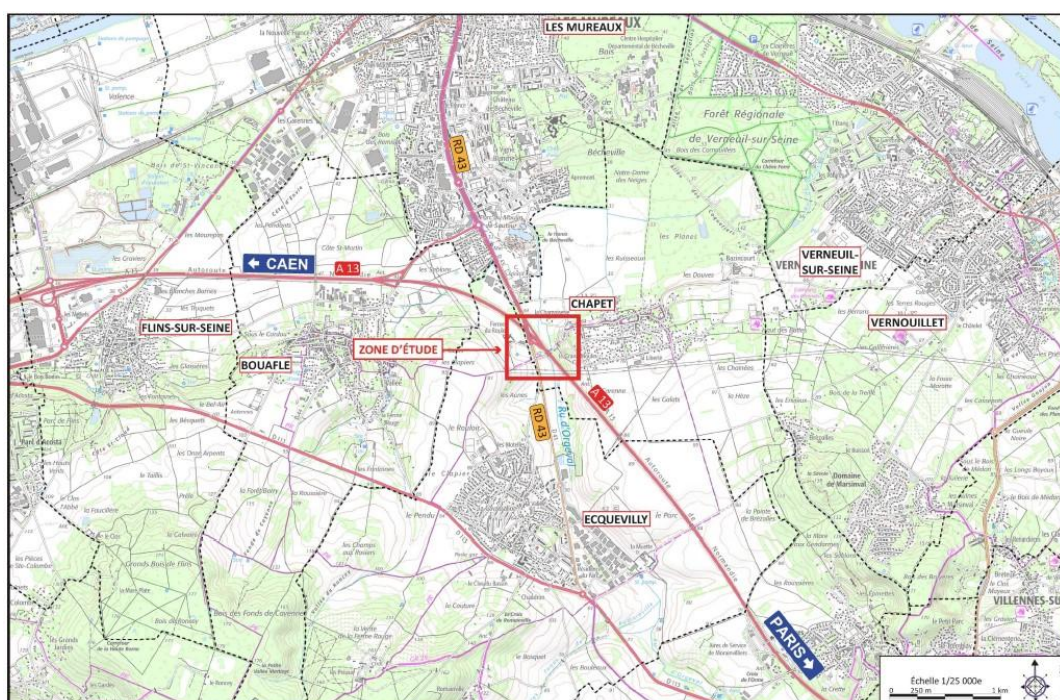
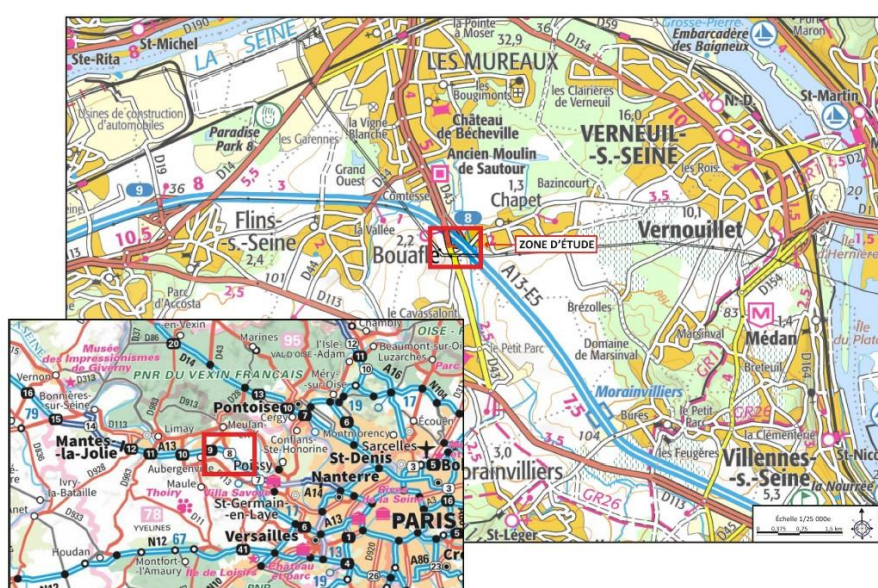


Figure 1 : emplacement du projet (source : dossier)

Après deux études de faisabilité (2012 et 2016), le ministère chargé des transports, concédant, a demandé en avril 2019 au concessionnaire de l'autoroute, la SAPN, un dossier de réaménagement. Celui-ci, établi en décembre 2019, après avoir fait l'objet d'échanges et d'évolutions, a été approuvé par décision ministérielle du 7 octobre 2022.

## ***1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés***

Après étude et analyse multicritères de plusieurs variantes (cf. 2.1), la SAPN a choisi d'aménager sur place la bretelle d'accès, à une voie, en l'allongeant de l'ordre de 150 mètres. L'opération comprend l'élargissement, nécessitant sa démolition partielle de l'ouvrage d'art, (passage inférieur) qui permet à la voie communale du Petit Moulin de traverser l'autoroute en direction de la commune de Chapet au nord.

Plusieurs murs de soutènement permettront de raidir l'épaulement du talus de remblai de la bretelle autoroutière et ainsi de réaliser l'élargissement de la plateforme routière nécessaire à l'allongement de la bretelle, en restant sur le domaine autoroutier actuel, sans empiéter sur le cours d'eau (le Ru d'Orgeval qui longe, sur une partie de sa longueur, le talus autoroutier). Un dispositif d'assainissement des eaux ruisselant sur la chaussée sera mis en place avec un caniveau à grille dimensionné pour un débit décennal et un nouveau fossé d'infiltration subhorizontal enherbé de volume utile de 31,5 m<sup>3</sup> (dimensionné pour une pluie quinquennale de durée deux heures), l'eau excédentaire s'écoulant au débit maximal de 3 l/s dans le Ru d'Orgeval, exutoire des eaux de ruissellement de la chaussée actuelle (les eaux de chaussées de l'A13 dans ce secteur se rejettent aujourd'hui directement dans le milieu).

Le remblai de grande hauteur (entre 5 et 10 mètres) sera aménagé avec une risberme<sup>2</sup> à mi-hauteur d'un mètre de large. Par ailleurs, dans certains secteurs du projet, sans que le dossier ne puisse permettre de les déterminer précisément, le pied de ce remblai sera situé à un mètre de distance du Ru d'Orgeval<sup>3</sup>. Il est prévu de placer la clôture de l'autoroute et les fondations de ses poteaux sur l'escarpement du cours d'eau (dans sa partie aérienne).

---

<sup>2</sup> Plateforme horizontale pour augmenter la stabilité du remblai et entretenir les murs de soutènement

<sup>3</sup> Ce qui est peu, et par exemple ne permet pas de passer avec un engin mécanique pour l'entretien.

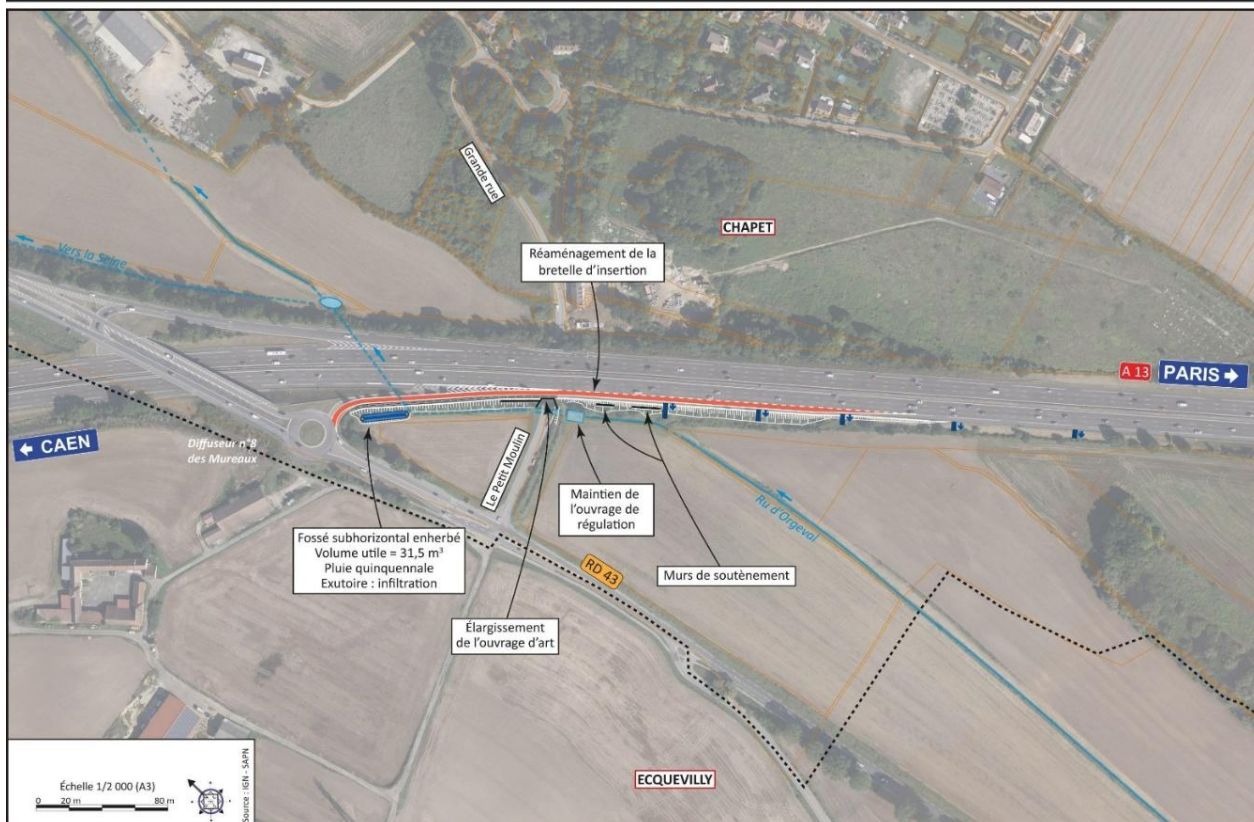


Figure 2 : plan général des travaux (source : dossier)

Le coût des travaux est estimé à 3,2 M€ HT (0,57 M€ pour les études et la maîtrise d'ouvrage, et 2,6 M€ pour les travaux), dont 0,13 M€ pour les mesures environnementales (hors études). La durée prévisionnelle du chantier est de douze mois en vue d'une mise en service à l'automne 2027.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est présenté en vue de l'adoption d'une déclaration de projet (aucune acquisition foncière n'étant nécessaire, la SAPN ne demande pas de déclaration d'utilité publique). Le dossier indique que la direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines a pris acte du porter à connaissance effectué et a indiqué que le projet ne nécessitait pas d'autorisation au titre de la législation sur l'eau.

Par [décision n° F-011-24-C-0247 du 5 décembre 2024](#) suite à examen au cas par cas, l'Ae a conclu que ce projet nécessite une évaluation environnementale.

Une concertation administrative préalable a été conduite avec la DDT des Yvelines, la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Driat) Île-de-France et la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, suivie d'une concertation préalable volontaire tenue du 27 octobre au 28 novembre 2025 et dont le bilan est joint au dossier.

Une enquête publique sera organisée, pendant une durée minimale de 30 jours, probablement à partir de septembre 2026 selon les informations fournies aux rapporteurs. La déclaration de projet

sera prononcée par arrêté préfectoral dans un délai maximal de douze mois après la clôture de l'enquête publique.

### 1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur les milieux naturels (habitats naturels affectés par le projet) et l'eau (traitement des eaux de ruissellement, prise en compte du Ru d'Orgeval et de la zone d'inondation contrôlée (ZIC) présente à proximité du site).

## 2. Analyse de l'étude d'impact

### 2.1 Analyse de la recherche de solutions de substitution raisonnables et du choix du parti retenu

Le dossier présente de manière détaillée la démarche itérative d'étude des solutions. Une option de mise à deux voies de la bretelle d'entrée sur l'A13 (pour faciliter l'insertion) a été écartée en raison de son incidence environnementale plus forte (artificialisation importante) et de la nécessité de modifier le giratoire de raccordement à la RD43. De même, une option consistant à créer une voie d'évitement (« shunt ») sur le giratoire aurait nécessité des modifications de son rayon de courbure ainsi que de ses raccordements. Elle a été abandonnée en raison de sa complexité.

Le principe d'un allongement de la bretelle d'entrée en la conservant à une voie a été retenu et quatre variantes ont été étudiées :

- les variantes n° 1, 2 et 4 (cette dernière finalement retenue) qui présentent des options d'allongement vers l'est de la bretelle d'entrée et se différencient par les solutions techniques employées : travaux sur l'ouvrage d'art existant, élargissement ou pas de l'emprise, déplacement ou pas du Ru d'Orgeval qui longe le talus autoroutier au sud,
- la variante n° 3 qui aménage l'augmentation de la longueur de la bretelle « en rétro » à l'ouest et nécessite pour ce faire une boucle de retournement autour du giratoire.

La variante, évoquée pendant la visite, consistant à réduire les voies de circulation à deux pour allonger la bretelle sur la voie lente ainsi supprimée, n'est pas étudiée.





Figure 3 : en haut, à gauche : variante 1 ; à droite, variante 2.  
En bas, à gauche, variante 3 ; à droite, variante 4 (source : dossier).

Les variantes ont été comparées au regard de critères techniques routiers et de leurs incidences environnementales sur le bruit, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, (GES), avec des modélisations précises dans ces deux cas, et les milieux naturels.

Pour le bruit, les variantes 1 et 4 sont les plus favorables, la variante 2 induit des écarts de  $-0,5$  à  $+0,5$  dB(A) tandis que la variante 3 provoque des hausses de niveau de bruit jusqu'à 6 dB(A), en particulier près de la ferme du Rouloir.

En termes d'émissions atmosphériques, la variante 3, qui allonge les distances parcourues à une vitesse jusqu'à 130 km/h, est source d'émissions plus importantes (de l'ordre de 7 à 8 %), avec une augmentation des concentrations en dioxyde d'azote de l'ordre de  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  près de la boucle de contournement.

La variante 4 inclut la réalisation de trois murs de soutènement dans le remblai autoroutier pour en raidir la pente et limiter sa largeur. Le dossier précise que cela permet, par rapport aux variantes 1 et 2, de ne pas déplacer le Ru d'Orgeval et de réduire la surface détruite de talus arborés. La variante 3 ne déplace pas le cours d'eau mais affecte davantage les talus arborés que la variante 4.

Dans l'ensemble, les variantes 1, 2 et 4 sont plus favorables en termes de bruit et d'émissions atmosphériques. La variante 4, *in fine* retenue par la SAPN, est présentée comme celle ayant moins d'incidences sur les milieux naturels et sur le cours d'eau. L'incidence financière de chaque variante n'est pas présentée dans le dossier.

L'Ae souligne la qualité de ces analyses et le choix de la variante la plus favorable pour l'environnement.

## 2.2 *État initial, analyse des incidences et mesures d'évitement, de réduction et de compensation*

L'étude d'impact est claire, lisible et bien illustrée. Elle présente plusieurs études de qualité.

### 2.2.1 Situation du projet, occupation des sols, urbanisme, trafics

L'échangeur est situé sur la commune de Chapet (1 340 habitants en 2022), à environ cinq kilomètres au sud des Mureaux (34 200 habitants en 2022) et au nord de la commune d'Ecquevilly

(40 100 habitants en 2022), communes appartenant toutes à la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise. Il est implanté dans un secteur agricole de grandes cultures.

La communauté urbaine a approuvé un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) le 16 janvier 2020. Le projet est situé en « zone agricole valorisée » (AV) du PLUi qui autorise la réalisation de routes. Deux orientations d'aménagement et programmation (OAP) du projet concernent le secteur : l'OAP Trame verte et bleue (cf. 2.2.3) et l'OAP de secteur Entrée Sud Musicien. En termes de servitudes, une zone concernée par le risque inondation est identifiée à proximité de l'autoroute (cf. 2.2.4).

Les abords de l'échangeur sont très peu bâtis : présence d'une ferme, d'une entreprise du bâtiment le long de la voie communale rentrant dans Chapet, dont le bourg se situe plus loin à l'est.

Les infrastructures routières connaissent des trafics importants :

- le trafic est de l'ordre de 70 000 véhicules/jour sur l'A13 (2×3 voies) ;
- sur la RD43, qui relie la RD 113 à l'autoroute et se connecte à celle-ci à l'échangeur n° 8, il est d'environ 9 000 véhicules/jour sur la portion sud vers Ecquevilly et de 21 000 véhicules/jour sur la partie nord en direction des Mureaux ;
- la voie communale du Petit Moulin qui relie la commune de Chapet à la RD43 et à l'A13 connaît un trafic de l'ordre de 4 500 véhicules/jour.

La bretelle d'autoroute vers Paris connaît un trafic de l'ordre de 10 300 véhicules/jour. Le projet n'induit pas de trafic supplémentaire. En revanche, les travaux nécessiteront des fermetures, préférentiellement de nuit, de la voie du Petit Moulin, pendant une à deux semaines, et sept semaines de fermeture de la bretelle d'accès à l'A13, en juillet et août 2027. Des déviations et plans de circulation seront mis en place avec les gestionnaires de voiries, les mairies, et le préfet.

### 2.2.2 Bruit, air, émissions de gaz à effet de serre

En ce qui concerne le bruit, l'état initial a été modélisé sur la base de six points de mesure : l'A13 et la RD43 sont des sources de bruit importantes (leur classification<sup>4</sup> est à compléter<sup>5</sup>). En l'absence d'évolution du trafic par rapport à la situation de référence, le projet n'induit pas de hausse du bruit<sup>6</sup>.

En termes de pollution de l'air, une étude [air et santé](#) a été menée sur les principaux polluants après la réalisation de deux campagnes de mesures *in situ*. Le projet est sans incidence sur les émissions de polluants atmosphériques. Une amélioration est même probable du fait de vitesses de circulation plus faibles plus longtemps sur la bretelle allongée<sup>7</sup>. Il en est de même pour les émissions de CO<sub>2</sub>, en phase d'exploitation (la modélisation indique une baisse de l'ordre de 1 % des émissions routières sur le domaine d'étude à la mise en service). Les émissions de GES n'ont pas été calculées pour la

<sup>4</sup> À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h-22h)) et de nuit (LAeq (22h-6h)).

<sup>5</sup> L'[arrêté 236/DUEL](#) du 15 mai 2024 précise que l'A13 est en catégorie 1 et la RD43 en catégorie 2.

<sup>6</sup> Le dossier présente le résultat des modélisations qui montrent des évolutions du bruit comprises entre - 0,5 et + 0,5 dB(A) et fait état de niveaux de bruit modélisés au niveau des habitations inférieurs à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit (seul un bâtiment dépasse 55 dB(A) de jour) à horizon de 20 ans après la mise en service.

<sup>7</sup> La modélisation d'une baisse de l'ordre de 190 kg/an des émissions d'oxyde d'azote à la mise en service.

phase de travaux. Il a été indiqué aux rapporteurs qu'elles seraient estimées avant le lancement du chantier et que des critères portant sur leur maîtrise voire leur réduction seraient utilisés dans la consultation des entreprises de travaux, ce qu'il aurait été nécessaire de documenter dans le dossier.

***L'Ae recommande de présenter une estimation (même simplifiée) des émissions de gaz à effet de serre pendant la phase travaux, en analyse de cycle de vie, et d'envisager des mesures pour les réduire.***

### 2.2.3 Milieux naturels, biodiversité et eau

Le Ru d'Orgeval est présent le long du pied du remblai autoroutier. À l'amont, il traverse à l'air libre un champ cultivé puis est canalisé sous la voie communale du Petit Moulin. Il est ensuite enterré le long du remblai, depuis la RD jusqu'à son passage canalisé sous l'A13. La qualité de l'eau est mauvaise. En tant qu'élément de la trame bleue, il est intégré à l'orientation d'aménagement et programmation « trame verte et bleue » du plan local d'urbanisme intercommunal.

Le site du projet est situé en dehors de toute zone naturelle réglementaire et patrimoniale. Un espace boisé classé est situé de l'autre côté de l'A13 par rapport au projet (cf. figure 4 suivante). Le dossier ne décrit pas l'historique de sa création ni n'éclaire le lien éventuel avec le Ru d'Orgeval.

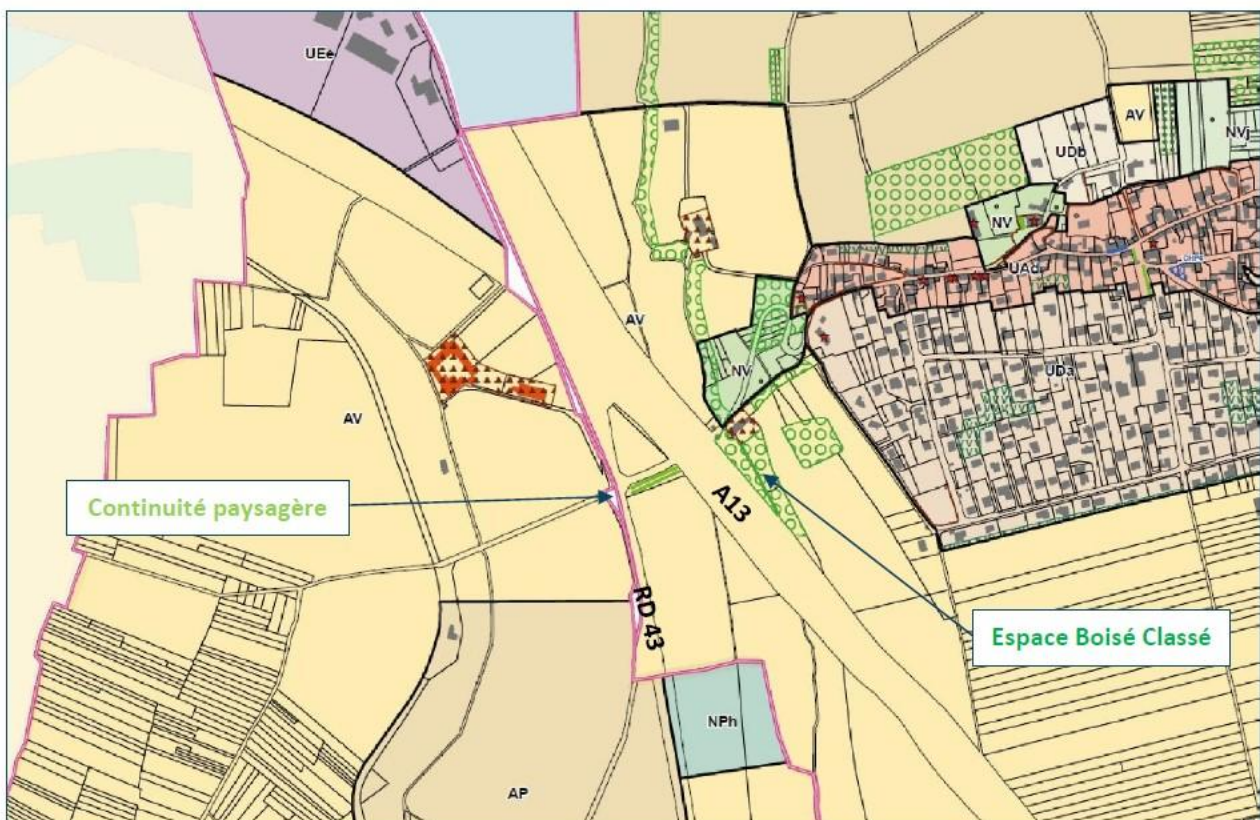


Figure 4 : Espace boisé classé dans le périmètre d'étude. En vert, l'espace boisé classé (source : dossier)

Le périmètre d'étude comporte des champs de grandes cultures, des haies et des formations herbacées. L'emprise du projet est située sur les talus de l'autoroute, espace de chasse et de déplacement des chauves-souris vers des gîtes (huit espèces rencontrées, toutes protégées), où quatre arbres sont présents, un à potentialité modérée pour leur accueil et les trois autres de faible potentialité. Plusieurs espèces d'oiseaux protégés sont présentes, des oiseaux (comme le Bruant jaune, d'enjeu majeur, et le Chardonneret élégant, la Fauvette des jardins, l'Hirondelle rustique

d'enjeu fort), une d'insecte (le Flambé) et une de reptile (Lézard des murailles) protégés. Les inventaires n'ont pas permis de contacter des amphibiens mais plusieurs habitats ont été répertoriés. Leur état est dégradé.

Le cours d'eau est canalisé sur une longueur importante (non déterminée dans le dossier, mais qui comprend le passage sous la RD, la mise en souterrain le long du remblai autoroutier et le passage sous l'A13<sup>8</sup>). Le dossier relève qu'« *il présente des ruptures des continuités écologiques dues aux nombreux ouvrages hydraulique type buses / seuil / vanne* ». Le ru est de mauvaise qualité biologique, un seul spécimen de poisson y a été trouvé lors des inventaires. Le dossier n'étudie pas le lien entre la canalisation du cours d'eau, son mauvais état et celui des habitats d'espèces, par exemple des amphibiens. Le dossier mentionne le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), et l'orientation d'aménagement et programmation « *Trame verte et bleue* » du PLUi qui prévoit en particulier des orientations relatives au maintien de l'activité agricole en ce qu'elle contribue à des espaces naturels ouverts, la préservation des continuités écologiques etc. et spécifiquement pour le ru d'Orgeval les orientations suivantes : étudier l'opportunité de supprimer ou atténuer les éléments fragmentants existants pour favoriser le déplacement de la faune (seuils, barrages), veiller à ne pas ajouter de nouveaux obstacles à l'écoulement, contribuer au maintien ou à la restauration du caractère naturel des berges.

Au regard de cette OAP, le dossier indique prévoir l'absence d'incidences sur le ru d'Orgeval, l'absence d'acquisition foncière (hormis quelques dizaines de mètres carrés achetés au Département) et un aménagement paysager reconstituant les milieux naturels en place. Il n'étudie pas la renaturation du Ru d'Orgeval, qui pourrait s'insérer dans un projet plus large.

En ce qui concerne les incidences, le recueil des eaux de ruissellement sur une partie des chaussées et la mise en place du fossé d'infiltration réduiront les rejets directs dans le milieu naturel, induisant des incidences positives sur le milieu naturel. Les incidences pour les oiseaux et les chauves-souris sont modérées. Elles sont considérées comme faibles pour les amphibiens, les reptiles, les mammifères terrestres, les insectes et les poissons. 0,6 ha de haies seront affectées<sup>9</sup>.

Le nouveau talus sera végétalisé, ce qui recréera progressivement des habitats pour les espèces fréquentant le site, et les incidences sur le paysage sont négligeables. Au total, 500 m<sup>2</sup> sont imperméabilisés par le projet.

Des mesures d'évitement et de réduction usuelles sont prévues : délimitation des emprises du chantier, mise en place d'une aire de ravitaillement étanche, mise à disposition de matériel de rétention des pollutions de chantier, adaptation du calendrier des travaux de décapage et d'abattage aux cycles de vie des espèces, d'abattage d'arbres suivant des méthodes spécifiques pour les chauves-souris, gestion des espèces exotiques envahissantes, arrosage des pistes, etc.

Huit pierriers, favorables à la petite faune et en particulier aux reptiles, seront créés dans le cadre du réaménagement du talus autoroutier. Une mesure (qualifiée par le dossier de mesure de réduction mais qui est en fait une mesure d'accompagnement) de création de trois îlots de sénescence est prévue sur les parcelles dont la maîtrise foncière est assurée (domaine autoroutier), en bordure du centre d'exploitation de Morainvilliers, à environ deux kilomètres du projet. Des gîtes

<sup>8</sup> Il a été indiqué aux rapporteurs que le Ru d'Orgeval était en fait ensuite enterré jusqu'à sa confluence avec la Seine aux Mureaux, sauf une branche dérivée alimentant des plans d'eau du parc public du Sautour.

<sup>9</sup> Le dossier comporte une valeur erronée (1,1 ha) qui est donc à corriger.

à chauves-souris (15 à 20) et des nichoirs à oiseaux (cinq à dix) y seront créés. La mise en place de mesures complémentaires (îlots de sénescence, gîtes, nichoirs...) pour l'avifaune et les chauves-souris à proximité plus forte du projet n'est pas évoquée par le dossier. Il serait par ailleurs important de présenter un bilan quantitatif et qualitatif (atteintes, reconstitution) de l'évolution des espaces végétalisés sur le talus autoroutier.

***L'Ae recommande d'étudier la possibilité de mesures favorables à l'avifaune et aux chauves-souris à proximité plus directe du projet et d'établir un bilan de l'évolution des espaces végétalisés du talus autoroutier.***

## 2.2.4 Risques, déchets

Une zone d'inondation dite « contrôlée » (Zic) a été mise en place au sud-est de l'échangeur, autour du cours du Ru d'Orgeval, pour en « gérer » les débordements. Elle est délimitée par une digue le long de la voie communale. Elle permet la rétention d'un volume d'eau de 40 000 m<sup>3</sup>. Le projet n'entraînera ni déplacement du cours d'eau, ni empiètement sur la Zic, et le risque d'inondation est donc inchangé.

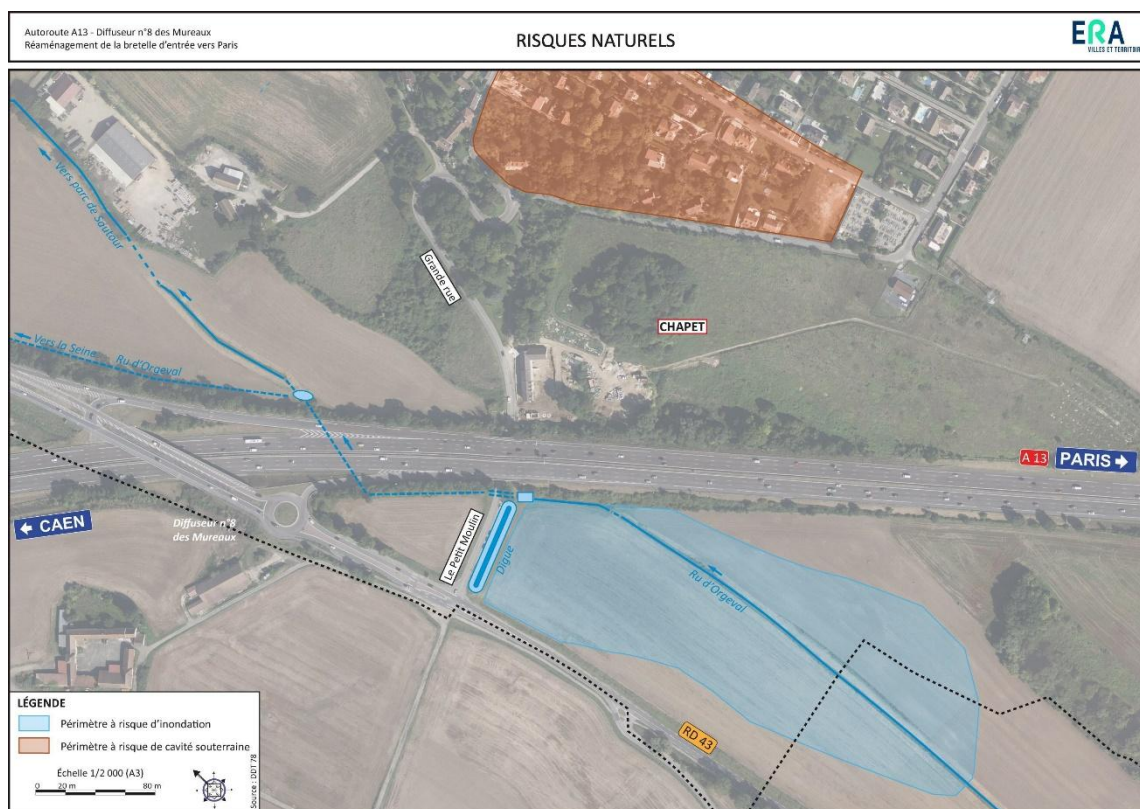


Figure 5 : zone d'inondation contrôlée et digue (source : dossier)

Le chantier induira un volume de déblais de 2 840 m<sup>3</sup> (dont la qualité géotechnique ne permettra pas la réutilisation en remblais selon les informations données par le maître d'ouvrage aux rapporteurs, 5 330 m<sup>3</sup> de remblais d'apport étant nécessaires). Les déblais seront évacués en installation de stockage de déchets inertes ou en installation de stockage de déchets dangereux si des hydrocarbures aromatiques polycycliques sont détectés à une teneur de plus de 100 mg/kg. La terre végétale décapée sera réutilisée dans le projet.

### ***2.3 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport***

Le dossier comporte l'analyse spécifique aux infrastructures de transport exigée par la réglementation. Elle indique que le projet n'aura pas d'effet en termes d'urbanisation ni sur l'agriculture, et présente une analyse monétisée des coûts et avantages collectifs induits par le projet. Les coûts diminuent, par rapport à la situation sans projet, pour la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec la légère diminution des émissions (aucune indication n'est fournie pour le bruit), à hauteur de 24 € par an à la mise en service, ce qui n'est cependant pas significatif.

### ***2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Le dossier prévoit un suivi des mesures en faveur du milieu naturel tous les ans pendant cinq ans puis tous les cinq ans pendant 25 années suivantes.

### ***2.5 Incidences cumulées***

Le dossier examine cinq projets de l'aire d'étude élargie ayant fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale (deux projets d'aménagement et d'extension d'usines, un parc photovoltaïque, un projet de création de logements collectifs et individuels, l'extension de la station d'épuration des eaux usées des Mureaux, achevée en 2019). Ces projets sont situés à environ 5 km de l'aménagement de l'A13 et le dossier conclut qu'aucune incidence cumulée n'est identifiée, ce à quoi souscrit l'Ae.

### ***2.6 Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair et lisible. Néanmoins, il présente quelques écarts avec l'étude d'impact, comme par exemple le nombre de chauves-souris rencontrées lors des inventaires.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***